

I detta nummer bl.a.

Ledare med mera sida 3

Kent Nordström berättar om Slaget om Atlanten, sida 4-6

Historisk händelse. 90 år sedan Svensksunds expedition till Tromsö, sida 7-10

Föreningen Jagaren Smålands Vänner har bildats, sida 11

Ted Knapp berättar om "En illuster sjökaptan", sida 12 och 13

Damklubben Bojen, sida 13

Ubåtsklubben Nordkaparen, Nyheter, sida 14

Medlemsinformation, sida 14 och 15



**FLOTTANS MÄN
GÖTEBORG**
Örlogsvägen 6
426 71 Västra Frölunda

Tel. 031-29 07 23

Hemsida:
www.flottansman.se/goteborg

E-post:
goteborg@flottansman.se

Postgirokontonummer: 4 47 48-2
Bankgironummer: 470-3526

Organisationsnummer:
857200-4284

PEJLINGAR
N:4 september 2020

Utgivare/Ägare:
Ansvarig utgivare och red:
Redaktionell stöd
Distribution:
Manusadress:
Sista manusdag nr. 1/2021
Planerade utgivning:
Årsprenumeration:

Lösnummerpris:
Trycks hos:

ORDFÖRANDEN HAR ORDET

Kamrater!



Vi har nog alla nu förstått att det inte går att skoja bort pandemin som härjar. Detta innebär givetvis att vi får följa myndigheternas regler och anvisningar. Det talas och skrivs mycket om vacciner som är på väg och förhoppningen är att vi kommer att under nästa år genom kloka åtgärder och betenden samt fungerande vaccin utan allt för problemtyngda bi-verkningar. Jag drar slutsatsen av debatten i media att 2021 också till stor del kommer att vara förlorat. De planer som idag finns på sida 14-15 och på vår Hemsida tar ingen hänsyn till Covid 19 och pågående Pandemi. Allt pekar mot att vi, som överallt i samhället måste anpassa os och skjuta fram eller ställa in planerad verksamhet efter hand som läget klarnar och vi kommer att göra det månadsvis.

För att travestera på ett välkänt kommando ur Tjänsten i båt (BåtM) så blir mitt kommando till Er:

Överallt - Håll Ut! Vi ska och måste klara av detta.

Ibland är det bra att vi inte var så snabba med utgivningen av Pejlingar denna gång då vi har tagit del av vad "storebror" har att meddela i nr 4 av Flottans Män. Där nämner riksordföranden att Riksrådsmöte 2021 planeras att genomföras på det vis som det var tänkt att genomföras i år med FM Stockholm som ansvarig förening. Huruvida det blir ett riksrådsmöte i maj vet vi ännu inte men vi får vara beredda på ändringar. I tidskriftens ledarspalt anges även att FM Göteborg (alltså vår förening) tar ansvar för mötet 2022. Det kommer inte att bli på det viset då vår styrelse har tackat nej. Det blir någon annan förening medan Göteborg däremot har sagt ja till ansvaret för riksrådsmötet 2023. Planeringen har redan inletts och mer kommer att informeras under 2022. 2022 är ju som bekant det år då marinens 500-årsjubileum ska genomföras på flera platser och på olika sätt. Vi har ju själva möjlighet att fira vårt 85-årsjubileum det året, men hur det ska genomföras det kommer att hanteras under nästa år och det kan tänkas komma att kopplas till det större jubileet.

Vad gäller verksamheten i stugan så har inte mycket hänt sedan vår väffeldag söndagen den 15 mars som vara sista dagen med planerad verksamhet i stugan under 2020. Nödvändigt underhåll och renovering av toaletten har dock genomförts.

Så till kommande årsmöte. Enligt planen för 2021 så ska den äga rum lördagen den 6 mars i Marinstugan. Nu vet vi att det inte kommer att kunna ske på normalt vis. Ni kommer alla att få en enkät som varje medlem bör besvara. Det är frågor som skulle kommit upp på ett normalt årsmöte. Du svarar på frågorna och om Ni har en angiven e-postadress så får du enkäten den vägen för övriga kommer ett utskick att göras i slutet av januari med uppgifter om vilken dag det senast ska vara styrelsen tillhanda. Med detta nummer av Pejlingar följer ett papper med anvisningar rörande detta samt inbetalningskort med årsavgiften. Betala senast 1 mars!

Nu vill jag sluta med att tacka för att Ni håller ut och tillönska

Er alla en God Jul och Ett Gott Nytt År

Lars-Erik Uhlegård

Bilden på förstasidan. Julhälsningar som semaforering och signalflaggor. Den har varit införd tidigare men har här åter kommit till heders. Layout: Karl Harry Dahl

6:e ÅRGÅNGEN SOM POSTTIDNING EFTER NAMNÄNDRING 2015 PEJLINGAR startade som ett medlemsblad med namnet PEJLING 1978

Kamratföreningen FLOTTANS MÄN. Lokalföreningen i Göteborg,
Lars-Erik Uhlegård / 0723-97 21 86 / lars-erik@uhlegard.se
Karl Harry Dahl / 0706-91 32 42 / harry.dahl@telia.com
FM-medlemmar och "Bojor" samt vissa militära instanser och andra organisationer
Flottans Män, adress: se ovan till vänster / e-post till redaktör och redaktionellt stöd
Måndagen den 22 februari 2021 kl 1200 redaktionen tillhanda
Mars 2020 (kring den 20/3)
För FM-medlemmar utanför FM Göteborg 100:-/år (4 nummer)
För icke medlemmar i Flottans Män 150:-/år (4 nummer)
För icke medlemmar i Flottans Män 50:-
Sandstens Tryckeri AB Västra Frölunda

LEDARE

Kamrater och övriga läsare!

Det närmar sig Försvarsbeslutstider och mycket tyder på att Västkusten (rikets framsida) inte heller nu får någon indikation på fartyg avsedda för Västerhavet.

Även om nya fartyg inte ryms under beslutsperioden så borde Försvarsmakten (marinen) vara tydliga och inleda den ganska långa processen genom att fördela minst en korvett och ett minröjningsfartyg till Västkusten som start för en sjöstridsflottilj på Västkusten.

Ett embryo till den enligt perspektivplanen tänkta sjöstridsflottiljen borde startas redan nu genom de avrustade fyra skroven (två korvetter Göteborg och Kalmar och två minröjningsfartyg Landsort och Arholma) iståndsätts och tilldelas Västkusten för att på det sättet intressera förtidsavgången personal med kopplingar till Västsverige att söka sig tillbaka till sjöförsvaret och bygga upp kompetens i väntan på nya fartyg. Alla fyra fartygen får utgöra en depå och ett fartyg av vardera typen ges full bemanning med nyckelbesättning på de övriga två som körs växelvis. Det behöver då inte innebära att man gör samma uppgradering som för Gävle och Sundsvall. Se till att de fungerar maskinellt och det som krävs för sjöövervakning, allmän fartygstjänst, skyddstjänst, sjukvård och samband med amfibieförband, sjö- och flygstridskrafter. Att fortlöpande delta i vår sjöbevakning av Västerhavet och en möjlighet för personal att under längre tid lära sig de västra farvattnen och utgöra grund för kommande moderna sjöstridskrafter med basering på Västkusten.

Givetvis skulle en ubåt baseras i Göteborg för att möjliggöra bra övningsverksamhet rörande ubåtsjakt eller får vi låta någon Nato-nation basera en ubåt i Göteborg för detta ändamål.

Samtidigt får vi förmåga att upprätthålla en viss beredskap och övervakning till sjöss som inte varit möjligt på många år. Dessutom får förbandet de nödvändiga kontaktytorna med danska, norska och tyska enheter som uppträder i Västerhavet där mindre samövningar kan bli frekventa på samma sätt som mellan Sverige och Finland i Östersjön och Bottenhavet.

Därefter borde, hoppeligen, våra politiker aldrig mer lockas att avlöva denna viktiga kuststräcka från marina resurser som måste innehålla både sjöstridskrafter och amfibieförband. På sikt behövs nya större enheter som kan delta i skyddet av våra sjöförbindelser och vid behov utgöra eskortresurser till brittiska öarna, Island samt längs norska kusten och kanske längre.

Jag tänker givetvis på den finska korvettserien 2020 som kanske inte har de stelh-egenskaper som våra korvetter har. Men det är en serie som nu börjar byggas och det torde vara bättre med fartyg som finns än utopier som aldrig blir till. Vad vi kan få med det finska konceptet är större sjövärdiga fartyg med betydligt mer diversifierad förmåga och uthållighet än våra nuvarande korvetter som ju faller för åldersstreckket under 30-talet. Ett sådant projekt skulle vara rekryterande!

Glöm inte möjligheterna med Natomedlemskap och den samordning som

/L-E U



Från redaktionen önskas:

En God Jul med någonting att äta och någonting att dricka och så håll avstånd och håll ut.



Äras de som äras bör! Tack för goda insatser vid ombyggnaden av toaletten. Gunnar Ekblad, Calle Benholm och Tore Nyblom.

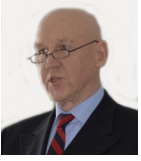
KVA Bygg & Fastighetsservice AB har på ett förtjänstfullt sätt genomfört en uppräschning av toaletten med några goda underleverantörer.



Tack till Sune Aronsson på KVA Bygg. På bilderna här intill ser ni det mesta av vad som ändrats. Ny matta, ny varmvattensbreddare, nytt tvättställ, ny urinoar, mellanväggar och dörrar samt ny belysning. Elementet har genom vändning 90 grader fått plats till vänster utanför den nya väggen. Elinstallationer till belysning och vattenvärmaren.

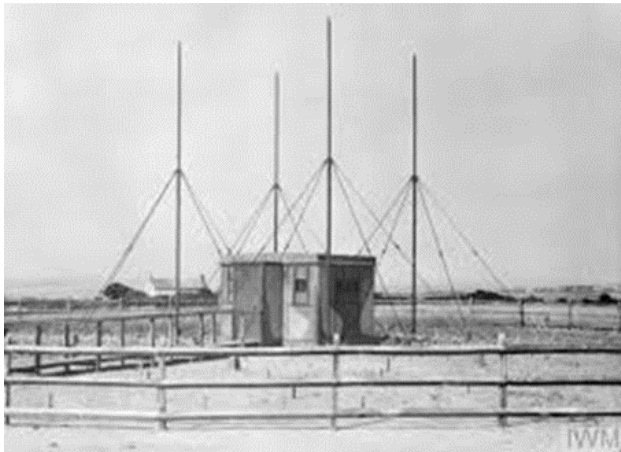


Kent Nordström berättar



Kommunikationsspaning under Slaget om Atlanten.

I mina tidigare artiklar i vår tidskrift *Pejlingar* nr. 2/2020 och nr. 3/2020 nämnde jag kortfattat användningen av pejlutrustningar för att detektera och avlyssna radiosändning under *Slaget om Atlanten*. Både de allierade och Tyskland använde denna möjlighet men på något olika sätt. En av de allierades typer av utrustning för radiopejling betecknades *HF/DF* ("High Frequency Direction Finding") men kallades på engelskt slangspråk för *Huff-Duff* och den tillfördes de flesta brittiska och amerikanska eskortfartyg från sommaren 1942. När tekniska möjligheter fanns för att tillverka utrustningen med liten volym och låg vikt infördes utrustningen också i de allierades flygplan, som medverkade i skyddet av konvojerna på Atlanten. Utöver pejlutrustningar på rörliga plattformar utnyttjade de allierade redan från krigets inledning ett stort antal landbaserade anläggningar för radiospaning i Storbritannien, Irland, Island, Kanada, USA, Västafrika och på många andra ställen.



Antennsystemet bestod av fyra vertikala höga antenner. Dessa var placerade i fyrkant på långt avstånd från varandra och ibland med en femte antenn i mitten. (Bild)

Arrangemanget kallas *Adcock* och medger goda mottagningsprestanda under dygnets alla timmar – negativ inverkan av den så kallade natteffekten, som begränsar radiosändningens räckvidd under dygnet mörka timmar undviks.

Landanläggningarna kunde detektera radiosändning på mycket stora avstånd genom mottagning via den så kallade rymdvågen, den radiovåg som från sändaren reflekteras i jonosfären på flera hundra kilometers höjd över jordytan innan den når mottagarstationen på jordens yta.

Ett förenklat sätt att beskriva en *Huff-Duff* är att jämföra den med en radiopejl, som tidigare var vanligt förekommande ombord i både örlogs- och handelsfartyg

och i även i flygplan.

Radiopejlen användes som ett hjälpmedel för att bestämma positionen till sjöss. Med en radiopejl kunde ett fartyg mäta riktningen till en radiofyr i land, som sände radiovågor i alla riktningar - en så kallad *RC-fyr* ("Radio Circular"). Vissa radiofyror kunde meddela riktningen från radiofyren till ett fartyg, som via radio begärt uppgift om riktningen. De enklaste utrustningarna ombord på de allierades fartyg och flygplan fungerade enligt dessa principer. Kunskap om vilka frekvenser som skulle avlyssnas visste man genom information insamlad genom underrättelser. För de allierade var det alltså frågan om att kunna bestämma riktningen till tyska ubåtar när dessa utförde radiosändning. Omvänt kunde de tyska ubåtarna med sina radiopejlar bestämma riktningen till allierade fartyg, som seglade i en konvoj eller enskilt, när dessa använde sin radio.



En vridbar antenn för radiopejling på bryggan av tysk ubåt.

Benämningen *Huff-Duff* beskriver snarast namnet på en typ av utrustning och är därför något missvisande. Vad det egentligen handlade om var kommunikationsspaning på olika nivåer.

På den översta nivån – den strategiska - spanade de allierade landstationerna på den radiotrafik som förmedlades till de tyska ubåtarna på långväg och på de rapporter ubåtarna telegraferade tillbaka på kortväg. Denna radiotrafik var krypterad. Den allierade kommunikationsspaningens viktigaste uppgift var att genom den tyska radiotrafiken försöka forcera de krypterade meddelandena. Detta behövde knappast ske i realtid men var av stor betydelse för att få underlag att styra om konvojernas färdvägar för att minska faran för ubåtsanfall men också för att få vetskap om den tyska ubåtsledningens intentioner.

På den lägre nivån – den taktiska – var de allierades utmaning att bestämma de tyska ubåtarnas positioner så att eskortfartyg och flygplan kunde sättas in för att bekämpa ubåtarna med syftet att skydda de värdefulla handelsfartygen i konvojerna. På denna nivå var det viktigaste att upptäcka tyska ubåtars radiosändning på kortväg och snabbt bestämma riktningar till ubåtarna.

Insamling av data från tysk radiotrafik gjordes systematiskt av engelsmännen varvid bestämning av riktningar till ubåtssändningar skedde automatiskt. Allt insamlat data vidarebefordrades till en början till den brittiska analysenheten i *Bletchey Park*, som sysselsatte tusentals vetenskapsmän för att försöka forcera de tyska meddelandena. Senare och parallellt med de brittiska insatserna skedde både radiospaning och analysverksamhet också i U.S.A. De tyska meddelandena var krypterade med det så kallade *Enigma*-kryptot.



Bild: En Enigma krypteringsapparat. Olika typer av denna användes inom olika delar av den tyska krigsmakten.

Under åren 1939-1942 var framgångarna med att forcera Enigma-kryptot blygsamma och orsakade stor frustration inom den allierade krigsledningen. Detta berodde på att det tyska kryptots nyckelinställningar kunde varieras på ett mycket stort antal olika sätt och att på grund av sin avancerade konstruktion inga tydliga, repetitiva mönster i den krypterade texten kunde läsas ut. Att manuellt kunna hitta rätt nyckelinställning och därefter forcera kryptot var med andra ord nästintill en omöjlighet. Det man kunde göra till en början var att spåra svagheter i de tyska meddelandena, ofta orsakade av slarvig hantering, och härigenom vid enstaka tursamma tillfällen få fram meddelandets klartext. Detta tog avsevärd tid och meddelandet var inaktuellt sedan länge då det väl hade dekrypterats. Dessutom införde tyskarna ännu starkare kryptonycklar i Enigma-maskinerna 1942-43, något som ökade de allierade stora bekymmer.

Först efter införande av maskinell bearbetning med tidiga datamaskiner i både Storbritannien och USA kunde meddelanden så småningom läsas i realtid. Detta inträffade först i mitten av 1943. Därefter fick de allierade ett avsevärt övertag i krigsföringen. Den information som kom från den tyska radiotrafiken gick under kodnamnet *Ultra* hos de allierade och omgärdades av största sekretess.

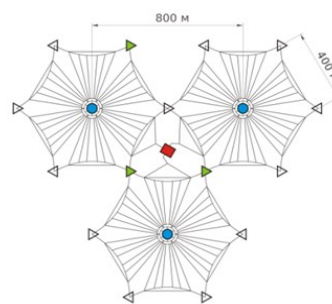
Det förefaller dock som den tyska signalspaningen inledningsvis var överlägsen de allierades. Redan innan andra världskriget bröt ut hade den tyska *B-Dienst* ("Beobachtungsdienst") lyckats att forcera det brittiska kryptot *Cipher No. 5*, det krypto som användes för de allierades konvojverksamhet. Efter att de allierade förstått att kryptot kunde läsas av tyskarna bytte de allierade kryptosystem i mitten av 1943. Därefter upp-

hörde B-Dienstns möjligheter att ta del av den allierade radiotrafiken ända fram till fredsslutet 1945

Vad den allierade signalspaningen kunde göra intill dess de tyska meddelandena kunde forceras var att registrera de tyska ubåtarnas radiosändningar och genom att kombinera riktningar från flera landstationer sammanställa ubåtars positioner. Metoden att hitta en position på detta sätt kallas triangulering. Metoden är vanlig inom lantmäteri. Ubåtarnas positioner kunde fortlöpande delges de allierades konvojer för anpassning av färdväg och för vapeninsats från fartyg och flygplan.

Någon återhållsamhet beträffande användningen av radiokommunikation från den tyska ubåtsledningen eller från de tyska ubåtarna verkar inte ha förekommit. Ubåtsledningen sände anvisningar ofta och med stor regelbundenhet. Varje meddelande till ubåtarna sändes åtskilliga gånger för att säkerställa att det kom fram till mottagaren. Direktiven till ubåtarna sändes på långväg från i stort alla tillgängliga sändare i det ockuperade Europa. En ny radiostation kallad *Goliath* lokaliserad vid staden *Kalbe* i mellersta Tyskland byggdes specifikt för ubåtskriget. *Goliath* sände med en imponerande hög sändeffekt på mer än 1000 kW ("kiloWatt") och nådde i stort hela jorden och dess meddelanden kunde också mottas i undervattensläge.

Ubåtens avstånd från Goliath	Motsvarande geografisk plats	Typiskt djup vid mottagning
500 M (ca 1000 km)	Nordsjön, Biscaya-bukten	14-24 m
1200 M (ca 2300 km)	Medelhavet, Östra Atlanten	12-17 m
3500 M (ca 7000 km)	Fjärran Östern, Sydatlanten	7-14 m



Goliaths paraplyliknande antennarrangemang sett uppifrån. Masterna bestod av antenner vars höjd var 175-200 m. Dessa är markerade som trianglar och cirklar i bilden. Antennerna upptog en markyta av cirka 4 kvadratkilometer.

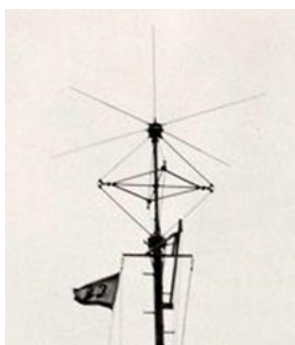
Ubåtarnas rapporter till ubåtsledningen sändes på kortväg med stor regelbundenhet. Man litade helt och fullt på att de allierade inte skulle kunna forcera de krypterade Enigma-meddelandena.

Eftersom datainsamlingen hos de allierades landstationer skedde via rymdvägen - alltså på stora avstånd - blev noggrannheten i positionsbestämningen av en ubåt ungefärlig. Samtidig mätning från två landstationer mot en ubåt mitt i Atlanten gav en positionsuppfattning med en noggrannhet av några tiotals nautiska mil.

Denna noggrannhet var ofta tillräcklig för att dirigera eskortfartyg och flygplan till vapeninsats mot en enskild ubåt eller ubåtar uppträdande i så kallade vargflockar för att hindra dessa att nå positioner inom eller nära en konvoj.

Efter mottagning av ubåtarnas rapporter kunde den tyska ledningen skapa sig en god bild över konvojernas positioner, färdvägar och sammansättning. Den kunde därigenom via sin långvågssändning ge detaljerade order om hur och när ubåtarna skulle angripa en konvoj. Genom att motta samverkande ubåtars meddelanden och pejla riktningen till dessa kunde en tysk ubåt lokalt skapa en god bild av den konvoj, som skulle anfallas.

Eskortfartygens sätt att använda Huff-Duff var att de ständigt spanade efter radiosändning på de fre-



kvenser de tyska ubåtarna använde. Spaningen skedde mot den radiovåg som löpte parallellt med jordytan, den så kallade direktvågen, vars räckvidd principiellt är begränsad till horisonten.

De vidstående bilderna visar ett antennarrangemang och en operatörsutrustning för en brittisk fartygsmonterad Huff-Duff. På operatörsutrustningens katodstrålerör presenterades riktningen till en ubåts kortvågssändning



Vid upptäckt av tysk radiosändning larmade det fartyg som gjorde upptäckten omedelbart övriga eskort-

fartyg genom att ange den avlyssnade frekvensen. De övriga eskortfartygen spanade på den angivna frekvensen och alla bestämde riktningen till ubåten på den pejlsignal, som fanns i meddelandets slut. De allierade fartyg eller flygplan, som befann sig relativt nära den upptäckta ubåten påbörjade omedelbart förflyttning mot upptäckten för att få kontakt visuellt eller med radar alternativt hydrofon för bekämpning. Därefter skickade eskortfartygen uppgifter om sin egen position och uppmätt riktning omvandlad till bäring till eskortstyrkans ledning, som sammanställde uppgifterna i ett plott. Ett tyskt meddelande från en ubåt var kanske typiskt 100 tecken långt och telegraferingen tog kanske någon minut eller två åtföljt av en längre pejlsignal. Eskortfartygen, som i jämförelse med landstationerna utförde avlyssningen manuellt, hade således mycket kort tid till förfogande för att bestämma riktning. De läsare, som använt en radiopejl av äldre typ i sin tidigare gärning, kan nog bekräfta

svårigheten att snabbt kunna få fram en pålitlig riktning.

Eftersom markvågen detekterades var upptäcktsavstånden korta, typiskt kanske 10-15 nautiska mil. Trots minde god mätnoggrannhet jämfört med landstationerna blev positionsuppfattningen efter sammanställning av flera observationer tillräckligt god. Man visste nu ganska exakt var ubåten befann sig och kunde vid tillgång till flygplan omedelbart markera ubåtens position med exempelvis rökljus eller hydrofonbojar. Eftersom avståndet mellan den upptäckta ubåten och det upptäckande fartyget var kort kunde noggrann sökning efter ubåten starta direkt med användning av radar, förutsatt att ubåten antingen befann sig övervattensläge eller hade periskop eller snorkel över vattenytan, och hydrofon, när eskortfartyget kommit närmare ubåten.

För att uppnå maximal effekt genomfördes ubåtsanfallen ofta i grupp ("vargflock"). Detta krävde en hel del samordning av och mellan de deltagande ubåtarna och detta kunde inte göras utan radiokommunikation. Just denna samordning var kanske var en av ubåtskrigets svaga punkter då den erbjöd de allierade att både lyssna till tysk radiotrafik och dessutom avgöra var ubåtarna befann sig och vad de hade beordrats att utföra. Det var därför helt logiskt att man i slutet av kriget införde så kallad snabbsändning på ubåtarna för att minimera tiden för radiosändning och därmed upptäckt. Metoden kallades *Kurier* och är förmodligen förlagan till den snabbsändning som senare använts av flera länders ubåtar. Den typiska sändningstiden kunde minska från flera minuter till endast någon halv sekund.

Hur framgångsrik användningen av enbart Huff-Duff var går knappast att ge. Däremot går det att utifrån olika sammanställningar ge en grov uppfattning om på vilka sätt de totalt 781 tyska ubåtarna sänktes. En dryg tredjedel av sänkningarna genomfördes av större allierade flygplan utrustade med centimeter-radar och Huff-Duff. Allierade örlogsfartyg orsakade också en dryg tredjedel av alla sänkningar. Många av fartygen hade Huff-Duff och några även centimeter-radar. Den resterande tredjedelen sänkningar orsakades av bomber mot ubåtarnas baser, av minor, av flygplan baserade på mindre hjälphangarfartyg i de allierades så kallade *Hunter-Killer*-grupper. Kanske 10-15 % av alla sänkningar kan tillskrivas användningen av enbart Huff-Duff som informationskälla på de allierades fartyg och flygplan.

Kent Nordström

Svensksund-expeditionen till Tromsö 1930

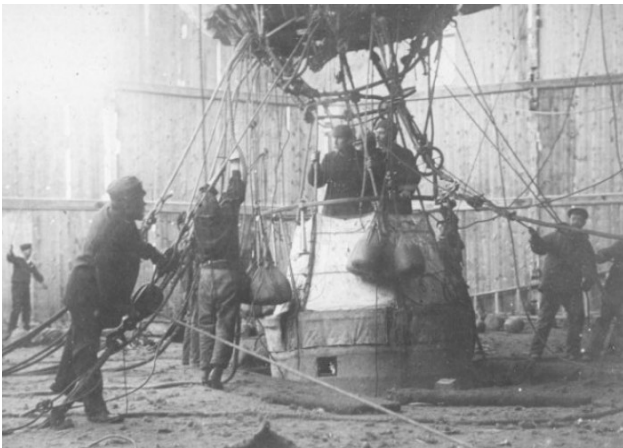
*Några intryck från Andréerelikernas hemförande med HMS Svensksund år 1930.
Utdrag från ett föredrag inför Sjöofficerssällskapet i Karlskrona 1931
(Fotografierna från samlingarna i Andrémuseum i Gränna med tillstånd av museet.)*

Andréexpeditionen 1897

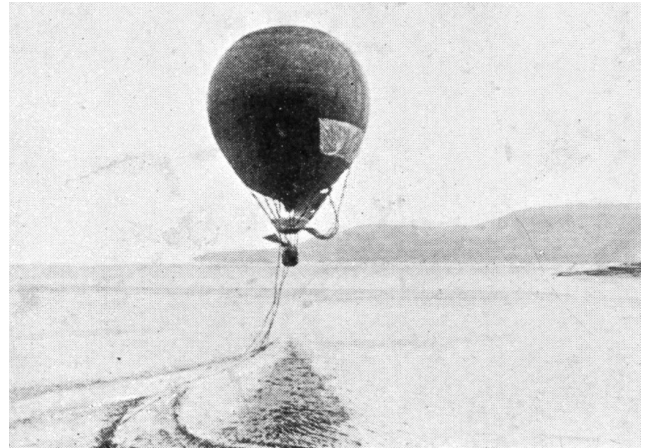
Andrées polarexpedition var ett försök av den 42-årige upptäcksresanden och ingenjören Salomon August Andréé att resa över Arktis med vätgasballongen Örnén. Deltagarna i expeditionen var, förutom Andréé själv, Knut Frænkel 27 år och Nils Strindberg 24 år. De hade träffat varandra i Stockholm och det var därifrån de förberedde expeditionen. Deras mål var att bli de första att nå den outforskade Nordpolen. Både Alfred Nobel och kung Oscar II stödde det ambitiösa projektet. Projektet som inleddes 1896 skulle nu äga rum. Den 11 juli 1897 lyfte vätgasballongen Örnén

från Danskön på Spetsbergen med Salomon August Andréé, Nils Strindberg och Knut Frænkel i gondolen. Deras avsikt var att i största möjliga mån geografiskt kartlägga det norra polarområdet genom att flyga över Nordpolen.

En storslagen idé. Men det går fel och expeditionen når aldrig fram. Redan den 14 juli avbröts flygningen på grund av väderleken och det verkliga äventyret började, att överleva i Arktis där vädret efter hand försämrades och isdriften gjorde att man aldrig nådde fastlandet.



Ballongen Örnén klar för uppstigning från ballonghuset på Danskön (Spetsbergen) morgonen den 11 juli 1897.



Örnén har startat med släplinor den 11 juli 1897. En av de sista bilderna av ballongen efter starten.

33 år senare, år 1930, hittas människors döda kroppar på Vitön som ligger mitt i ishavsytan.

När det stod klart att Andréexpeditionen hittats så skulle kvarlevor och påträffad utrustning hemföras. Norsk personal hade fört allt som hittats till Tromsö.

Efter åtskilligt diskuterande bland de styrande uppdrogs slutligen åt kanonbåten HMS Svensksund att i Tromsö avhämta kvarlevorna av S A Andréés förollyckade polarexpedition. Anledningen till valet härtill synes främst varit att finna, i den omständigheten, att 33 år tidigare hade expeditionen förts till Spetsbergen och Danskön med den då relativt nya kanonbåten Svensksund. (Se bild sida 9)

Flottans höstskolor behöll de rustade fartygen hemma och ett även tillfälligt borttagande ur Kustflottan av till exempel en större jagare för ett sådant uppdrag hade ur övningssynvinkel varit högst olämpligt. Dessutom spelade kostnadshänsyn en ej obetydlig roll vid valet, som för övrigt synes ha gillats av den svenska allmänheten, särskilt då HMS Svensksund var ett traditionsbundet val. Det visade sig också, när

Svensksund väl kom på plats i Norge, att hon passade väl in, oaktat sin höga mission. Här var hon en välkänd kamrat, som många gånger förr färdats routen längs den norska kusten upp i Ishavets och Svalbards hemlighetsfyllda vatten och öbildningar, och nu återkom, men för ett uppdrag, som saknar motsvarighet på grund av sin säregna och sorgliga beskaffenhet. Efter en snabb rustning avgick Svensksund från Karlskrona den 30:e augusti på kvällen, passerade Lindesnäs den 2:a september på morgonen och inlöpte samma dags afton i den norska skärgården vid Skudsnäs och Kopparvik strax söder om Stavanger.

Efter några timmars uppehåll i Bergen den 3:e för kolning fortsattes nordvärt och natten till den 7:e september kunde förtöjning ske vid kaj i Tromsö.

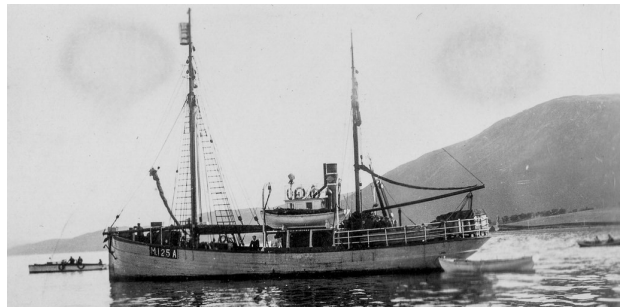
Forts. nästa sida

Under nära en veckas tid hade vi då varit på väg i det mäktiga norska fjordlandet vars skönhet och kraft i sin komposition livligt meddelat sig till Svensksunds bemanning, som ej förr erfarit något liknande. Det är särskilt belysningseffekterna vid olika tillfällen på dygnet som förläna dessa naturscenerier dess obeskrivliga charm. Man passerade tiomilasträckor, oskärade av människohand med de mest fantastiska klippformationer, 1000-metersstup, än blankslipade mäktiga hållar lik-som på vår Bohuskust, här och var sluttande fält med starkt inslag av smaragdgrönt från betesmarkerna. Vid klart väder ser man inåt landet snötäckta "tinder", nu med nyfallen snö, men ofta och särskilt nordligare även den eviga snön eller rättare isen, som främst nat-tetid vid månsken eller flammande norrsken företer en rent av skräm-mande tavla med sina i ljuset spelande ömsom vita och mörkgröna reflexer. Hur gärna hade man ej velat gira in i dessa fjordar, som man nu bara fick passera, ty parollen måste följas, "skynda norröver". Det var därför ej underligt att man ofta iakttog fria kvarterets eldare på däck efter arbetet betraktande naturskådespelet, i stället för att genast törna in. Vår dragspelsvirtuos blev en gång så imponerad av vad han såg att han i stället för sin eviga jazzmusik ansåg sig manad att spela upp "Ack Värmeland Du Sköna", som han ansåg harmoniera med naturbilden.

Denna långa inomskärslid är egentligen endast på två ställen helt oskyddad för havet: Vid Stattlandet SW om Aalesund och vid passagen av Vestfjorden, som begränsas i norr och väst av Lofotens långa snabel av öar. Men vädret var oss här nådigt ehuruval lång atlanteryning, som här ytterst sällan lägger sig, satte hårt in. Med en viss respekt passerade *Svensksund* Vestfjorden, den dystra skådeplatsen för bland annat mången malmlastad svensk ångares hemlighetsfulla, spårlosa försvinnande.

När budskapet om upptäckten på Vitön av en del kvarlevor från Andréxpeditionens deltagare och materiel en augustiafton ingick från en liten fartygsstation till Hammerfest kuststation väckte detta meddelande en oerhörd uppståndelse inom hela den civiliserade världen och särskilt i de länder, som syssla med arktisk forskning. De vetenskapliga kretsarna mottogo givetvis underrättelsen med ett visst misstroende ty året efter, 1898, hade en expedition Nathorst bland annat besökt Vitön utan att finna något och vidare ansåg man att platsen för eventuella fynd vore att söka snarast i Sibirien eller Nord-Grönland, som också för detta ändamål, dock givetvis utan resultat, utforskats av olika expeditioner vid sidan av sina egentliga uppgifter. Men den omständigheten att åtskilliga av de funna föremålen voro märkta med orden "Andrés polarexpedition 1896", stäckte alla tvivel. Det fångstfartyg, *Bratvaag* av Aalesund, som gjorde upptäckten genom slumpen därigenom, att två av dess fångstmän blevo törstiga och därför tillfälligt lämnade jaktplatsen i den lovliga avsikten att i jökälbacken vid kanten av

isbarriären söka släcka sin törst, gjorde sig emellertid ingen brådska efter fyndens ombordtagande att gå i hamn och avlämna relikerna. Man fortsatte helt lugnt sin kombinerade vetenskapliga forskning och fångst i Norra Ishavet



Fyndbåten *Bratvaag* av Aalesund 1930 utanför Tromsø efter att fynden lämnats till myndigheterna. Från Grännamuseet.

Det har väckt ett visst uppseende, att *Bratvaag* ej genast avbröt sin expedition och omedelbart begav sig hem. Men ingen ombord, ej ens den vetenskaplige ledaren doktor Horn, anade vilken uppståndelse hans upptäckt skulle åstadkomma. Dessa män taga Ishavets företeelser lugnt och behärskat och tänka naturligtvis främst på sitt arbete, vetenskapsmännen forskningsresultatet och fångstmännen på sin näring genom jakt och fiske. Man må betänka, att dessa fångstexpeditioner ibland äro mycket tvivelaktiga företag ur ekonomisk synvinkel, och därför gäller det att söka utnyttja alla tillfällen för att göra dem lönande.

Besättningen är delägare i vinsten sedan redarens utgifter äro täckta och det ligger sålunda i allas intresse att uppnå bästa resultat. Ett omedelbart avbrytande av *Bratvaags* expedition vid upptäckten av Andréefyndet skulle därför högst olyckligt influerat på affärerna. Nu var emellertid jakten i full gång och utsikterna för god vinst stora. Därför stannade man också kvar. Men fredagskvällen den 29:e augusti sitter expeditionens botanist och lyssnar i fartygets radiomottagare. Plötsligt rusar han upp. Genom etern kommer bestämt meningen från Svalbardkontorets chef och fartygets redare att genast gå hem. En mäktig rörelse griper besättningen, som får del därav. ."



Manskapet på Svensksund vid avfärden 1930 i Karlskrona

"Det var först då", säger den sympatiska dr. Horn vid sitt föredrag i geografiska sällskapet den 7:e oktober, "som vi förstodo, vilken oändlig vikt man fäste vid vår upptäckt.

Man har velat klandra Horn, för att han ej genast begav sig i hamn med sina dyrbara fynd, allra helst som dessa säkert krävde att bli i tid omhändertagna för konservering, utan i stället nöjde sig med att via Terningens radio (Bratvaag själv saknade givare), endast meddela världen sin upptäckt. Men som sagt hemvändandet var en ekonomisk angelägenhet, som ej av Horn kunde avgöras, men så fort det var ordnat av intressenterna i land, ej med någon vinst vare sig för Svalbardkontoret eller redaren utan endast för säkerställande mot direkta förluster, kunde fartyget återvända.

I Tromsö skulle Svensksunds uppehåll inskränkas till endast två dagar eftersom Bratvaags fynd redan var preparerat och nu färdigt för ombordtagning.



HMS Svensksund i Tromsø 1930. Övre bild



Undre bild HMS Svensksund i isen vid Danskön under förberedelser inför ballongstarten den 11 juli 1897.

Likt en blixtnedslag från klar himmel kom så meddelande om Isbjörns fynd, som vände upp och ned på dispositionerna. Efter åtskilliga underhandlingar med regeringen bestämdes denna att Svensksund skulle kvarligga och ombordtaga även de senare fynden, som enligt Stubbendorffs första ståtliga rapporter borde vara så omfattande att tvivel uppstod, huruvida lilla Svensksund kunde medföra allt. Ty under däck kunde endast några få kolly tagas, på däck intet, utan allt övrigt borde stuvvas och säkras på överbyggnaden. Dess bättre visade det sig sedermera att allt kunde tagas ombord och dessutom givas behövligt skydd.

Isbjörns expedition var främst en finansspekulation



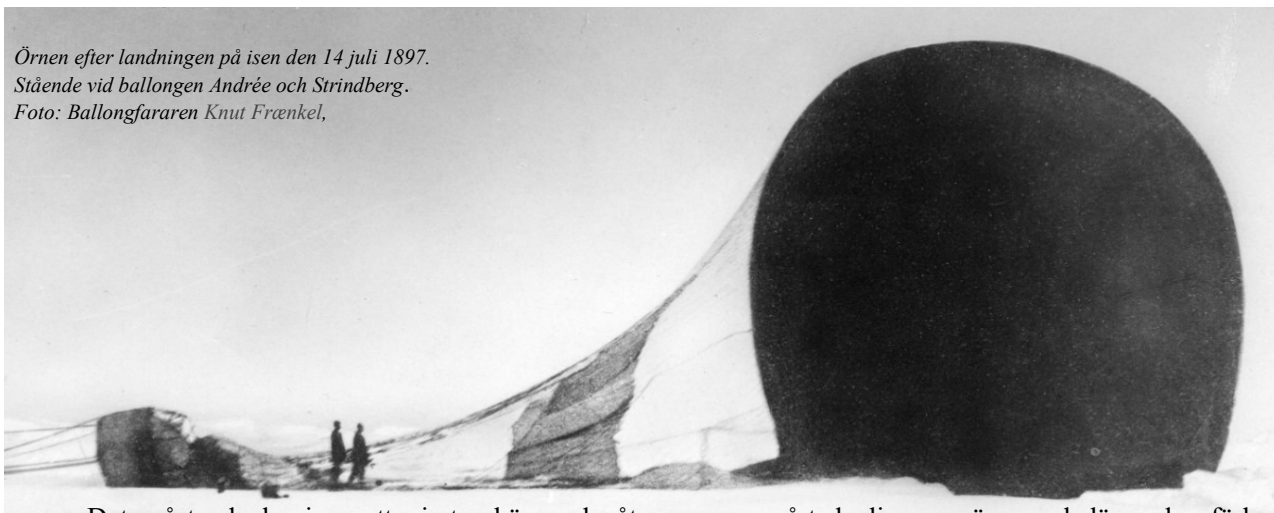
Isbjörn styr in till Tromsø hamn med svensk och norsk flagga på halv stång. I bakgrunden HMS Svensksund och norska Michael Sars.

baserad på dr. Horns uttalande i en av hans första rapporter att möjligen ytterligare fynd kunde finnas på Vitön. Det uppgavs från början att Isbjörn gick ut för att möta Bratvaag för en svensk tidningsräkning för att man i Tromsø och överhuvudtaget skulle få en förklaring till hennes avgång, då hon veterligen ej var särskilt utrustad för fångst och nyss var hemkommen från Svalbard. I tjockan eller mörkret passerade båtarna varandra, det var helt naturligt, dess hellre som Bratvaags redare och Svalbardkontorets chef i återkallelseordem till sitt fartyg förbjöd all främmande bordning och delgivning av befintliga dagböckers innehåll och där sålunda ingenting fanns att få, ej ens för mest energiske journalist. Ledningen av Isbjörns expedition har velat göra gällande att för den skull i stället Vitön borde uppsökas. Men i Tromsø vet alla att en anhörig till Isbjörns redare var den som först från början gav uppslaget till Vitönexpeditionen, varvid Isbjörn först erbjöds en högertidning i Stockholm som dock ej ansåg sig ha råd anta anbudet och risken, men att sedan Dagens Nyheter, som sedan påringdes med internationella pengar i bakfickan som tillsammans med Tidens Tegn (norsk dagstidning) och ett amerikanskt syndikat begärligt sträckte ut handen till erbjudandet för att kunna ge världen en sensation och därmed samtidigt tjäna en stor slant, om nu Vitön nåddes och om där ytterligare någonting hittades. Vi veta nu att så blev fallet och där schackrandet bildligt talat med hittegodset, som om det varit varor utställda på en marknad och blivit först och främst upplagda på diskarna till avsalu åt de högstbjudande. Ty vad gjorde ej dessa tidningar genom sin tjänare Stubbendorff. Efter ett minutiöst rotande i det han fann av materiel och skrift kunde han servera sina uppdragsgivare dessa sensationsartiklar på enbart ont, som okritisk allmänhet läser med uppspärrade ögon. På detta sätt behandlades av svenskar svensk stats- och privategendom ombord i Isbjörn, på Bratvaag bärgades också svensk stats- och privategendom, men den lämnades obesudlad av norrmännen till de svenske i Tromsø.

Men vid undersökningen ombord har man naturligtvis ej kunnat frigöra sig från att begå en del misstag, som återverkat på rapporternas vederhäftighet, lösa antaganden har blivit fakta, som serverats och slukats av den hungriga allmänheten. Och där luckor förefunnits ha de tämligen fördomsfritt blivit fyllda.

Forts. nästa sidas

Örnen efter landningen på isen den 14 juli 1897.
Stående vid ballongen Andrée och Strindberg.
Foto: Ballongfararen Knut Frænkel,



Det måste dock givas ett visst erkännande åt Stubbendorff för ett smart utfört uppdrag, som gynnats av en fenomenal tur, återförenande den tredje medlemmen av den förolyckade expeditionen till sina kamraters sida och möjliggjorde samtligas återbördande till fosterjorden tillika med ytterligare en del värdefulla fynd.

Det långa stillaliggandet i Tromsø hade sina sidor. För varje dag *Isbjörn* uteblev desto otåligare blev kommissionens medlemmar särskilt de svenske ty man kunde ju ej utöver vissa tillbörliga gränser ligga norr- männen och deras institutioner och framförallt Tromsöborna till last genom att besvära dem genom en allt för lång visit som nu närmade sig permanens.

Tromsø har ett synnerligen väl försett ishavsmuseum med bl.a. skelettet av en c:a 18 meter lång Grönlandsval, den näst största i världen, som finnes konserverad, en fullständig och vacker samling ishav- och finnmarksfåglar och andra arktiska djur, synnerligen väl uppstoppade, och resterna av en förolyckad ishavsexpedition från slutet av 1500-talet, antagligen funnen på Björnön, som ligger halvvägs till Spetsbergen.

Staden äger hypermoderna bunkringsanläggningar som livligt tagas i bruk av ångare på Vita Havstraden, här ser man alla nationers flaggor på båtar som



Norska flottans ispatrullfartyg
Michael Sars i Tromsø 1930.

just nu äro i färd med att bortfrakta ryskt dumpingträ. Det norska inspektionsfartyget *Michael Sars*, som med anledning av Andrée-fyndnen hitkallats från Island var *Svensksund* och kommissionen till ovärderligt gagn. Dess sympatiska chef, kapten Münster, och dess office-

rare voro vårt dagliga umgänge och lämnade oförbehållsamt all den hjälp de voro mäktiga. Samarbetet var idealiskt och bottnade i den sympati som folk av samma stam hysa för varandra, särskilt när det som här gällde en gemensam uppgift.

Det vara med verklig saknad vi skildes från *Michael Sars* i Aalesund, dit hon under hemvägen eskorterade oss för att sedan återgå till sin post i Ishavet.

Av den norska kommissionens medlemmar framstod särskilt docent Hoel, chef för Svalbardskontoret, som den sakkunnigaste på Ishavet och dess företeelser och med en oerhörd arbetsbörda på sina axlar. I samvetsgrannhet hade han ingen like, sade de svenska kommissionsherrarna, och i följd härav ansåg han sig för en helt ovä-sentlig detalj en gång ödmjukligen böra begära utdrag ur Svensksunds loggbok.

Den andre norrmannen i kommissionen, fylkesläkare Dybwod-Holmboe, befann sig vid kallelsen uti Stockholm på läkarkongress. Han råkade komma för sent till kvällståget, felaktigt informerad av Bennetts resebyrå, som han därför nu talade fula ord om, tänkte på att flyga till Tromsø, men avstod, när han fick höra att det var väl dyrt, tog tre timmar försenad i bil med Stockholms skickligaste chaufför för att hinna med tåget i Boden och de svenska kommissionsherrarna och inträffade där efter två dygns resa en kvart före Narvik-tågets avgång. En entusiast av första ordningen för sin nya uppgift lät han sig ej avskräckas av några hinder när det gällde kommissionens första sammanträffande i

Tromsø, ty han ville vara punktlig.

Fortsättning följer
i nr 1/2021



Unionsflaggan från
ballongen Örnen som
hittades på Vitön



Föreningen Jagaren Smålands Vänner (FJSV) är bildad. Intresserade hälsas varmt välkomna att mönstra på som medlemmar!

Så äntligen låg hon där. Flottans nyaste fartyg, HMS Småland! Kommendörkapten Gustaf Celsing går ombord på den nylevererade skönheten för att besiktiga och igenkänna alla delar på sitt nya skepp. Så vandrandes runt i varenda skrymsle, som han ändå kände så väl. Och dofterna, dessa välbekanta, ack så speciella dofter. Bakelit, färg, gummi och olja i en omissigenkännelig blandning. Åh, att få äntra bryggan och se flaggan och befälstecknet hissas! Nu med fulltallig bemanning.



Jagaren Småland. Hamnkranar och Alvsborgsbron bildar fond

Många liksom han komma från systerfartyget HMS Halland. Han funderade på att beordra "Stor Flaggning". Nåja, det fick han ta senare. Året är 1956 och nu började äventyret.

Ja, så kanske det gick till när HMS Småland gav sig iväg på sin långa verksamhet i Krigsmaktens (senare Försvarmaktens) tjänst. Många av er känner kanske minnenas vingslag från er tid i Kungliga Flottan när ni läser detta. Flera av er har kanske själva haft sjökommandering ombord i Småland, dåtidens mest slagkraftiga stridsfartyg. Och visst, visst blev det ett och annat äventyr ombord. Visst fostrades mängder av unga män till dugliga sjömän, som fick flickorna på främmande hamnars kajer att smälta. Visst talar många lätt grånande män om sina oförglömliga minnen vid ett middagbord och i dessa tider även över mobiltelefoner.



En ung gosse passar på att hänga i en spelbom till ankarspelet. Alla är välkomna - gamla som unga, pojkar som flickor - alla!

För om sanningen ska fram så inte fanns det stiligare sjömän än dessa gossar blå ombord i HMS Småland!?

Fast det är en annan historia, som det heter. Men, för deras skull, för historiens skull och för göteborgarnas skull ligger detta fartyg tryggt förankrat vid Packhuskajen, inte långt från Eriksbergs varv där hennes köl än gång blev sträckt. På Maritiman i Göteborg har hon under mer än tre decennier välkomnat hundratusentals besökare, och museet arbetar med alla till buds stående medel för att underhålla såväl henne som hennes besökare. Vi är nog många som glatts åt att kunna ta med familj och vänner, lösa entrébiljett och gå ombord. Det är därför konstigt, ja nästan absurt, att Småland är ett av få fartyg på Maritiman som inte haft en ideell förening kopplad till sig.

Jag skriver haft, för jag har glädjen att informera att "Föreningen Jagaren Smålands Vänner" äntligen bildats! Syftet med föreningen är att vara ett stöd för att se till att Småland bevaras i all sin prakt. Mycket behöver göras ombord. Det kan handla om praktiskt underhåll såsom målning och städ, men också om att ställa upp som veteranguide under fokushelger och den årliga stora "Maritimens Dag". Inte minst är ekonomin en viktig fråga, och även en passiv medlem i Jagaren Smålands vänner skulle göra en stor insats för hennes bevarande genom att betala medlemsavgiften. Vi vänder oss nu till er som känner kärlek till detta fartyg. Ni kan ha tjänstgjort på detta fartyget, ett annat fartyg, eller så har ni bara en stark vurmelse och ett historiskt intresse för sjön och flottan. Nu mönstrar en ny besättning på, och vi mannar reling. Så "Loss för och akter!" För nu seglar vi mot ett nytt äventyr, in i en framtid som Kommendörkapten Gustaf Celsing skulle glädjas över!

Du är väl intresserad av att gå med i
Föreningen Jagaren Smålands Vänner?
Än en gång, varmt välkomna!

Krister Jakobsson
Interimsordförande FJSV

Kontakta gärna föreningen på: kassor@j19smaland.se om du vill bli medlem.

Besök gärna Föreningen Jagaren Smålands Vänner på Facebook!



En guidning i solnedgången på jagaren Småland halvdäck

Text: Bo Maniette. Bilder: Maritimens bildbank

Ted Knapp berättar



Ted Knapp är medlem i FM Gbg sedan våren 2019. Han har bl.a. gett ut boken "Längs Göteborgs kuster, kajer och kanaler: Skrönor och fakta för båt-farare, göteborgare och helt vanliga medborgare", samt ytterligare två titlar. Ted har även syns med många kluriga inlägg i GP under åren. Ted är även en erfaren seglare med stor erfarenhet. Vi hoppas få se mer från Ted i kommande nummer av Pejlingar. Välkommen Ted!

En illuster sjökaptten

I den av Anders W. Mölleryd författade boken "Mölle – Kullen genom tiderna möter man bland andra sjökaptten Hans Johnsson, en karaktär som av en oinvidig nog raskt skulle förpassas till skrönornas värld. Så här introducerar Mölleryd oss för denne spektakulära sjökaptten:

Det är en septemberdag 1874. Scenen är hamnen i Stettin, där det ligger flodbåtar, ångare och seglare. En av ångarna heter "Öresund", kaptten ombord är Hans Johnsson från Mölle. Nu står han på däck tillsammans med ett par kollegor, landgångsklädd, färdig att gå iland. Då hörs ett plumsande – en 8-10 års flicka, som lekt på däck på en av flodbåtarna strax intill, har fallit i vattnet. Någon har skrikit till. Strömmen har fört henne bort från hennes båt, som också är hennes hem. Hans Johnsson ser vad som hänt. På ett ögonblick fattar han situationen, ropar en order om skeppsbåten, rusar mot relingen, kastar sig över denna, dyker ned i floden, simmar bort mot den nödställda flickan, får tag i henne efter att ha dykt ner under ytan, håller henne uppe tills de andra med skeppsbåten kommit fram. Efter en stund är den lilla, våt och medtagen, men vid liv, åter på det torra och återbördad till sina oroliga föräldrar".

Incidenten kan sägas vara ett typexempel på kaptten Johnssons sätt att reagera i farofyllda situationer. Några dagar efter händelsen kunde tidningar rapportera att kaptten Johnsson mottagit ett telegram med denna lydelse: *Capten Johnsson, S/S Öresund, Stettin. "Beste Gratulationen für Rettung des Kindes. Sie sind zur Rettung von Menchenleben bestimmt".*

(De bästa gratulationer för räddningen av barnet. Ni är förutbestämd som räddare av människoliv.)

Telegramavsändaren visste inte hur rätt han hade – under kaptten Johnssons närmare 40 år till sjöss (1852 till 1890) skulle han under en lång rad räddningsaktioner komma att rädda 135 människoliv, från enstaka människor i nöd till besättningar på havererade ångare, skonerter, fullriggare, skutor etc.

Här ett av de många tackbrev han erhöll under sin verk-samma tid, denna gång var han befälhavare på skoner-ten Othello.

"Till kaptten Hans Johnsson, Othello av Göteborg med

manskap, som vid sin hurtigt tillskyndande hjälp och utan gottgörelse den 7 januari 1869 under utsegling från Nordfjord räddade min förande slup Emma av Grimsby och oss alla sex mans besättning från total förlisning får jag härmed på rederiets och mina egna väg-nar uttala mitt förbindligaste tack.

Rägefjord den 9 januari 1869

John Tompson"

Tack vare kaptten Johnssons under tidens lopp nedkastade noteringar har man kunnat fastställa såväl antalet räddade personer som deras nationalitet:

29 tyskar, 26 norrmän, 25 svenskar, 17 engelsmän, 15 spanjorer, 9 finnar, 5 ryssar, 4 fransmän, 3 österrikare, 1 belgare och 1 portugis.

För sina räddningsinsatser erhöll Hans Johnsson med tiden en imponerande samling medaljer och hedersbetygelser, vilka överlämnats av såväl kungligheter som regeringsföreträdare i Sverige, Norge, Belgien, England, Ryssland, Tyskland, Spanien och Portugal. Från några av olycksbåtarnas rederier erhöll han även penningbelöningar, detta för att han (1) under stormdagarna den tjugonde till tjugofjärde oktober 1874 räddat det egna fartyget "Öresund" från att gå till botten, för att han (2) den tredje september 1880 bärgat och bogserat in den norska skonerten "Saphir" till Karlskronas hamn, för att han (3) natten till den sextonde december 1883 bärgat den nödställda norska briggen "Odin" och fört in den till Fredriksvärn, samt (4) för att han den tredje oktober 1869 lyckats få loss den grundstötta briggen "Aurora" och bogserat in henne till Skellefteå.

Fartygets last bestod vid detta tillfälle till större delen av talg, förvarad i jättelika fat som stod surrade på däck. På tisdagskvällen börjar en storm blåsa upp, vilken snart ökat till orkan och som skulle rasa vidare veckan ut. Påföljande morgon vräker en väldig brottsjö in över akterdäck och slet loss merparten av faten, vilka nu börjar rulla runt på däck och slå sönder det mesta i sin väg. Kaptten Johnson och två besättningsmän ger sig då ut på däck för att försöka fånga in dem och kasta dem överbord, men var gång de lyckats få grepp om några fat så vräker nya brottsjöar in och föser bort dem till fartygets läsida, varför "Öresund" gradvis får en allt svårare slagsida.

Genom skicklig manövrering lyckades emellertid kaptten Johnsson att något så när hålla båten intakt, men på torsdagmorgonen forsar ännu en extraordinär sjö in och skadar bland annat de till skansen ledande paneldörrarna.

Strax därpå kom larm om att dörrarnas ventilru-tor slagits sönder och att vatten börjat forsa in. Utan framgång försökte man gång på gång att täta de trasiga ventilerna – och vid det här laget står vattnet i skansen 5 ½ fot högt. På fredagens morgon beslutar kaptten Johnsson att göra ett sista heroiskt försök att rädda sitt fartyg.

Forts. nästa sida



Damklubben BOJEN

Farväl 2020

Så är det snart dags att säga adjö till år 2020. Ett år som är enkelt att summera om vi ser till våra aktiviteter i DK Bojen. Vi hann precis med att ha vårt årsmöte i slutet av februari innan coronan satte stopp för vidare klubbafnär.

I mitten av augusti samlades vi i styrelsen utomhus. Vi kom fram till att det inte var läge att mötas i större grupp under hösten. Däremot har vi i sånggruppen träffats vid några tillfällen under hösten. Vi har då varit ca 7-8 stycken och har kunnat hålla avstånd både utomhus och inne i Marinstugan.

Vi planerade preliminärt för en sista chans att ses i december, då covid-19 situationen ett tag i höstas såg någorlunda stabil ut. Men även möjligheten till lite samvaro med glögg och pepparkakor gick om intet.

Vi får lägga detta år bakom oss och hoppas på bättre tider.



Bild: Styrelsemöte utomhus i härligt väder: fr v: Ulla Martell, Ann-Christina Andersson, Anita Hogmalm, Ulla Lignell, Kerstin Vännberg, Anita Janevik och Inger Ljungqvist.



Kerstin Sjöblom
19300329—20201107

Vår pigga, glada Kerstin Sjöblom har efter en kort tids sjukdom lämnat oss och ett stort tomrum efter sig. Kerstin har varit en sann glädjespridare både på klubbafnär och i sånggruppen.

Kerstin blev 90 år och var medlem i Bojen i 24 år.

Vid pennan
Anita Hogmalm



Ordföranden har ordet

Juletiden och julefriden närmar sig.

Årets juletid kommer att bli annorlunda!

Budskapet **Håll i, Håll ut**, är de ledorden vi får leva efter. Jag vill ändå på detta sätt önska oss **Bojor** en riktigt

God Jul och Gott Nytt år!

och önskar av hela mitt hjärta att vi under våren 2021 åter kan starta upp våra träffar!



Till dess,
Håll i, Håll ut!

Ulla Lignell
Ordförande

Ted Knapp berättar

Fortsättning från föregående sida

Sedan han klätt av sig dök han, medförande ett antal nytillverkade järnventiler, ner i den vattenfyllda skansen. Här är det nu knappt en fot mellan tak och vattenyta och dess inventarier driver kaotiskt omkring i en enda röra. Sedan Johnsson lyckats treva sig fram till de trasiga ventilerna började han - i fortlöpande kamp mot våldsamma överhalningar och runt huvudet forsande vatten - att ta sig an problemet.

På något sätt lyckades han byta ut alla sönderslagna ventilerna mot medförda järnplåtar och efter någon halvtimme kunde han omtumlad ta sig upp på däck. För att nästa morgon navigera sin något skamfilade "Öresund" in till Cuxhaven.

Heder åt en sådan sjökapten!



Under sin aktiva tid var kapten Johnsson befälhavare på 6 olika ångfartyg. Här hans sista båt, ångaren S/S "Emanuel" (1898 - 1904).

Ted Knapp

För den intresserade finns boken "Mölle - Kullen genom tiderna" att köpa hos "Lilla Förlaget", Mölle. Ring i så fall 070-844 81 25 eller Mejla "info@lillaförlaget.se"



Nyheter från Ubåtsklubben Nordkaparen

I skrivande stund har jag precis avslutat ett flertal mail, telefonsamtal samt meddelanden på Messenger och Viber. Det är väldigt lätt idag att hålla kontakt med vänner över hela världen men då gäller det att veta hur alla "appar" fungerar.

Lättare var det förr, då skickades information per post, ibland i ett vitt, ibland i ett brunt kuvert. Tyvärr tog det lite tid, vilket vi inte har idag. Nu skall det vara svar sekunden eller minuten senare. Annars får man snart meddelande "Har du inte fått mitt mail" som jag skickade nyligen??

Varför då all denna kontakt?

Som vi berättat tidigare i Pejlingar har ubåtsklubbarna (eg. Nordkaparen) tagit på sig att arrangera en internationell ubåtskongress i Karlskrona.

År 2017 röstades Sverige fram att få arrangera kongressen år 2020. Vi hade då knappt 3 år på oss att planera och ta nödvändiga kontakter. När det var mindre än ett halvår kvar innan arrangemanget skulle dra igång så fick vi ställa in allt på grund av Coronapandemin som börjat sprida sig ohejdat. Vi hade då ca 350 anmälda deltagare från 26 länder. Detta innebar efter många och långa möten att vi fick lov att ställa in kongressen och flytta densamma till 23–27 maj 2021. Vi fick avbeställa allting som gick att avbeställa och flytta allt ett år framåt i tiden. I nuvarande läge med en tilltagande smittspridning över hela världen så är det tveksamt om det hade gått att genomföra i maj nästa år. För närvarande pågår livlig trafik på mail, telefon, videokonferenser och övriga sambandsmedel att återigen få skjuta på kongressen till 2022 som egentligen skulle genomföras av Grekland. Slutgiltigt besked tas över en videokonferens nu den 5 december med 26 länder inblandade. Jag har fått ganska många förhandsbesked om hur respektive land kommer att svara så jag är (nästan) säker på att vi återigen får förtroendet att genomföra kongressen. locka med. Därför har vi som extra dragplåster meddelat att just år 2022 så firar svenska Marinen 500 år.



Vi hoppas att detta innebär utökade möjligheter till arrangemang, utställningar och aktiviteter mm. Vi återkommer senare med aktuella datum 2022.

Jag vill samtidigt passa på att tillönska alla en riktigt God Jul och ett gott Nytt År.



Lars Nordenberg,
Ubåtsklubben Nordkaparen samt
Head of Delegation, Sweden



VAD HÄNDER
I STUGAN?



Anmälan via Hemsidan eller i andra hand via lista i Marinstugan alt per telefon till Klubbmästaren Calle Benholm 070-569 34 37 även e-post till ingela.benholm@telia.com men **Hemsidan är huvudmetoden.**

Med tankar på att det ibland kan bli fulltecknat och vi måste tacka nej till sena anmälningar samt att klubbmästaren har en inköpsplanering att tänka på måste vi framhålla att anmälan med tillhörande betalningsskyldighet är bindande.

OBS! Vi vet ännu inte om det händer!

Det får utvecklingen av pandemin och FHM anvisningar mm fortlöpande ge svar på. Detaljanvisningar på Hemsidan och via massutskick (sms/e-post) efter hand som läget förändras. Det kan bli fråga om kvotering m.h.t.. smittrisen. Anmälan är bindande och principen "först till kvarn" kommer att gälla som allttid om det blir platsbrist. Cirka 25 personer tror vi kommer att gälla inledningsvis. **Styrelsen**

Torsdag: 2021-01-28

Tid: 1800

Föredragshållare: Niklas Svensson

Ämne: Brott och trygghet

Niklas Svensson, Kommissarie, 50 år, Polis sedan 1991. NS började sin karriär vid Mölndals-polisen och har varit på den uniformerade sidan. Efter många års vikariat som yttre och inre befäl fick han fast tjänst som yttre befäl i Göteborg City. NS vikarierade som operativ chef i City och därefter i Nordost innan han blev biträdande chef i Göteborgs City. NS har även varit biträdande chef i Syd, Nordost och Storgöteborg Syd.

Vid polisens stora omorganisation började NS inom den nyinrättade tjänsten som kommunpolis för att få fortsätta arbeta med strategisk samverkan.

Forts. på nästa sida

**VAD HÄNDER
I STUGAN?**

Torsdag: 2021-02-25

Tid: 1800

Föredragshållare: Peter Hederstedt (kan om tjänsten lägger hinder i vägen ersättas av stabschefen eller regionförvaltaren).

Ämne: Meddelas senare

Peter Hederstedt är född 1963 i Skövde. Han är officer i armén med överstes grad. I januari 2018 tillträdde Peter Hederstedt som chef för Militärregion Väst (MR V). Han gjorde sin värnplikt och reservofficersutbildning vid P18 Gotland 1983. 1986 blev han yrkesofficer vid Livregementets Husarer (K 3) i Karlsborg .

Som Kapten var Peter Hederstedt 1994 med om att starta Särskilda Skyddsgruppen (SSG). Han fick senare (2010–2011) även uppgiften att slå samman SSG och särskilda Inhämtningsgruppen (SIG) för att bilda Särskilda Operationsgruppen (SOG).

Peter Hederstedt kommer närmast från Högkvarteret där han varit chef för Försvarmaktens internationella relationer. Han har även tjänstgjort på Insatsstaben och i Paris på EU:s operativa högkvarter samt gjort ett antal internationella insatser i Mellanöstern, Balkan, Afrika och Asien.

Torsdag: 2021-03-25

Tid: 1800

Föredragshållare: Karl Henrik Wedding

Ämne: Svenskt kustförsvar under kalla kriget

Karl-Henrik Weddig reservofficer/kapten inom marinen och medlem i Flottans Män, numera pensionär och ordförande i Flottans Män i Varberg.

K-H ryckte in 1967 som officersaspirant på Kungliga Älvsborgs Kustartilleriregemente, KA4 i Göteborg. Fänrik 1970, löjtnant och reservofficer 1972 vid KA 2 i Karlskrona.

1972 tog han en Fil.kandexamen vid Lunds universitet.

1972–1980 Var K-H Eldledare på en kustartilleribataljon i Skåne.

1980–1981 gjorde K-H FN-tjänst i mellanöstern.

1981–99 chef för sektion 1 vid Spärrbataljon Karlshamn. Under 1992–93 gjorde K-H även FN-tjänst i Kashmir.

1986–2012 Business Controller på Vattenfall, Ringhals.

**VI HÄLSAR NYA
MEDLEMMAR VÄLKOMNA!**

032013	Per-Ola Törnqvist	Västra Frölunda
032014	Hans Hansson	Mölnadal
032015	Dan Fjällroth	Aberdeen GB-SCT
032016	Leif Jungert	Göteborg

**FÖDELSEDAGAR
VI GRATULERAR!**



Foto: Hans Hermansson

Jan	03-/B-		
01	8230	Göran Olvén Ellös	75 år
08	7530	Göran Bram Göteborg	95 år
09	1816	Kjell Pernered V Frölunda	85 år
09	0820	Gunnar Ekblad Angered	80 år
12	8372	Bengt Andersson Göteborg	85 år
12	0901	Inger Sjöberg	90 år
17	0209	Lars Nordenberg Höno	75 år
26	1604	Carl-Johan Hagman Göteborg	55 år
27	0015	Leif Sandberg Göteborg	90 år
29	0201	Berit Bäckström	85 år
Feb			
04	8957	Anders Hallin V Frölunda	90 år
04	0715	Börje Bennmo Gråbo	85 år
09	1727	Anders Breitholtz	45 år
17	1929	Lars-Olof Andersson	75 år
25	2006	Björn Danielsson Kullavik	75 år
Mar			
01	1806	Lisbeth Claesson	75 år
06	8961	Tore Nyblom V Frölunda	70 år
17	1919	Marco Fredin Sävedalen	65 år
24	0801	Christer Fagervall Fritsla	55 ÅE
30	1930	Johan Ahlgren Mölnlycke	65 år

In Memoriam

Sedan Pejlingar 3/2020 presslades har följande medlemmar lämnat oss:

Född	Namn	Medlem	Avled
431228	Berne Grönqvist	039978	07-27
260825	Anna Margaretha Palmberg	B 0703	09-06
300329	Kerstin Sjöblom	B 9606	11-07
510207	Leon Montell	031515	11-15

Vi lyser frid över deras minnen

Posttidning B

Flottans Män
Örlogsvägen 6
426 71 Västra Frölunda

GOD JUL OCH GOTT NYTT ÅR!

Hantverk och algoritmer.

När kunskap och tradition möter nytänkande, när människa möter maskin. Då maximerar vi vårt resursanvändande till gagn för både kunder och miljö. Stena Fuel Pilot är vårt eget system där historisk data paras med dagsaktuella förutsättningar för att ge våra Kaptener det bästa stöd de kan få för att göra varje segling så bränslesnål och miljövänlig som möjligt.

Se filmen om projektet på www.youtube.com/stenaline

Connecting Europe for a Sustainable future.



Stena Line




Stena Line